

IV

Angola

1. O grande surto económico que em Angola se tem verificado, sobretudo nos últimos anos, as novas actividades que se formaram, as numerosas obras, do Estado e de particulares, que se levaram a cabo, aumentaram de uma maneira substancial o bem-estar e a prosperidade

dos seus habitantes, elevando o nível de vida, tanto da população civilizada como dos indígenas.

2. O crescimento das cidades, o desbravamento dos campos, a exploração do mar e do subsolo, o alargamento do comércio e das indústrias, têm atraído a Angola um volume de emigração metropolitana nunca igualado e incomparavelmente superior ao que se dirige a qualquer outra província. Por isso a sua população civilizada aumentou em proporção animadora.

É de esperar que este movimento progressivo se não detenha e, pelo contrário, prossiga em linha ascensional. O desenvolvimento harmónico de Angola, cuja vida, embora acentuadamente agrícola, se completa e equilibra mercê de numerosas actividades de outra natureza, arrastará consigo o aumento do povoamento, por todas as múltiplas e naturais maneiras por que ele se tem feito. É mesmo de contar que a maior contribuição neste campo trazida para a província o seja sem intervenção de qualquer plano oficial, mas sim espontânea e livremente, como consequência natural e lógica do crescimento.

3. Isso não significa que o Estado não encare, além dos empreendimentos em curso outros destinados exclusivamente a fomentar o povoamento e consequentemente a riqueza de Angola. Mas não se deve esperar que eles, por mais dispendiosos que sejam, possam resolver só por si o magno problema da colocação dos excessos demográficos metropolitanos.

4. Os aproveitamentos de energia eléctrica são previstos, como não podia deixar de ser, e determinam-se não só para rega e fomento de culturas, como para as indústrias, consumo urbano e fins portuários, servindo assim, como é privilégio da electricidade, as mais variadas finalidades.

5. Fora disto, não pareceu poder-se fazer melhor escolha de outro objectivo de um plano de fomento económico do que o desenvolvimento do sistema de transportes. Se em qualquer parte eles desempenham a mais alta função na economia, em Angola, de grandes distâncias, pouca gente e terras agrestes, os transportes são a própria economia. Sem eles não vale a pena produzir. E eles só por si, como tem sucedido com os caminhos de ferro, valorizam as terras, promovem o saneamento e fomentam a produção.

Se os portos são elementos fundamentais para uma região em for-

mação e de trocas intensas com o exterior, as linhas férreas desempenham em Angola um papel de penetração e desbravamento das terras que dificilmente poderá ser superado.

Além disso, como os portos de Angola servem também para o trânsito de mercadorias de territórios estrangeiros vizinhos, torna-se recomendável que se procure conjugar o desenvolvimento da rede ferroviária atendendo aos interesses próprios do fomento e povoamento e também à necessidade de facilitar as ligações do interior de África com o mar.

6. Nestas linhas gerais assentou o plano que se apresenta. Vem ele em parte substituir o que fora aprovado pelo Decreto n.º 38:332, de 5 de Julho de 1951, chamando a si muitas das obras que a este último pertenciam; quanto ao restante, a sua execução não será prejudicada, podendo prosseguir como até aqui.

7. Os trabalhos de hidráulica agrícola previstos para o vale do Cunene foram já parcialmente aprovados e os seus planos estão elaborados na sua parte essencial. Constituem um empreendimento de grande interesse, não apenas pelo número de famílias que inicialmente ali poderão ser instaladas, trabalhando na agricultura e tendo à sua disposição sistemas de rega e de sequeiro, para agricultura e pastos, como ainda pelo impulso que desse primeiro estabelecimento poderá resultar para todo o Sul de Angola.

Prevê-se o aproveitamento de dois blocos de terrenos, um de 3:000 hectares, em Matala-Capelongo, e outro de 21:000 hectares, em Quiteve-Humbe, nos quais serão instalados alguns milhares de famílias, sem moradias económicas, dispostas em aldeamentos. Serão fornecidas passagens, preparados os terrenos e garantida assistência técnica, agro-pecuária e mecanizada, e crédito agrícola. A rega seria feita por electrobombagem, utilizando a energia produzida pela barragem da Matala.

8. Para o vale do Cuanza foi decidido que os estudos, que ainda se não encontram suficientemente desenvolvidos, prossigam com intensidade, a fim de poder ser oportunamente considerado o aproveitamento da energia que as quedas do Duque de Bragança podem produzir, sobretudo para a rega das terras do vale do Cuanza, onde se espera poder trazer para a cultura centenas de milhares de hectares.

9. Quanto às obras das Mabubas resta concluir os trabalhos previstos na sua 1.ª fase e — como desde já se encara que a energia não será

suficiente para as necessidades da cidade, do porto e da região de Luanda — seguir imediatamente com a execução da 2.^a fase, isto é, o aproveitamento total da energia eléctrica que a barragem pode produzir, ou sejam 60 milhões de kWh.

10. O aproveitamento hidroeléctrico do Biópio, destinado a fornecer energia (38 milhões de kWh) à cidade de Benguela, à região de Catumbela e à cidade e porto do Lobito, tem adjudicada a construção da parte principal das obras. O plano considera a dotação para o prosseguimento e conclusão dos trabalhos, incluindo a linha de transporte da energia.

11. A barragem da Matala, que produzirá 69 milhões de kWh, destina-se a fornecer energia eléctrica à cidade de Sá da Bandeira e outras povoações e à zona de povoamento do vale do Cunene, como foi referido.

12. A prospecção geológico-mineira inscrita vai ser levada a efeito sobre áreas que totalizam mais de 80:000 quilómetros quadrados, incluindo uma vasta zona no Sul de Angola. Os trabalhos serão efectuados com o auxílio da Agência de Segurança Mútua e utilizando os melhores técnicos e os mais modernos processos.

13. A continuação do caminho de ferro de Luanda, com a construção de mais 97 quilómetros de Quissol a Lui, tem desde logo o interesse de servir a zona algodoeira do Cassenge e é mais um passo em direcção à fronteira do Congo Belga e possível futura ligação com a rede dos seus caminhos de ferro. Foram previstas a construção da linha, as instalações e a aquisição de material de tracção.

14. O caminho de ferro de Moçâmedes, depois de atingir Sá da Bandeira, inflectiu para o sul pela região dos Gambos. E em Fevereiro de 1951 foi determinado que o seu traçado retomasse a direcção de leste, a partir de Sá da Bandeira (na Mucanda), tendo-se logo a seguir iniciado as obras de construção e novos estudos. Os trabalhos de rompimento e pontes, bem como os edificios, estão prontos até Olivença-a-Nova (Capanda-Cavilongo), estando em curso o rompimento para o Quipungo. Ao mesmo tempo decorrem os trabalhos de transformação da bitola de toda a linha para a via larga, desde Moçâmedes. Em Maio de 1952, conjuntamente com as importantes obras de rega do vale do Cunene, novas autorizações foram dadas para o prosseguimento da linha para leste.

Tal como sucede com o prolongamento da linha de Luanda, o pros-

seguimento do caminho de ferro de Moçâmedes para leste irá servir uma importante região de povoamento, facilitar e promover o desenvolvimento económico de vastas regiões do Sul de Angola e caminhar na direcção da fronteira com a Rodésia do Norte, na possibilidade futura de vir a entroncar na sua rede.

Este plano prevê a transformação da linha já existente e a construção de mais cerca de 600 quilómetros de linha, até atingir Cuanavale, incluindo a ponte sobre o rio Cunene. As instalações e aquisições de material circulante também estão consideradas.

15. No que respeita ao porto de Luanda apenas se inscreveu no plano a dotação bastante para completar o seu apetrechamento e permitir que seja economicamente aproveitada a área de cais já hoje existente.

Além das aquisições de equipamento e das instalações previstas, há também que contar com o fornecimento da energia eléctrica proveniente da central das Mabubas, o que permitirá desde logo pôr em funcionamento guindastes e melhorar as condições de exploração do porto. A construção de novos cais, embora encaráda para uma 2.^a fase, não se julgou indispensável para já, pois antes de mais interessa tirar o maior rendimento de trabalho dos cais existentes.

16. No porto do Lobito são várias as obras consideradas, das quais sobressaem a construção de um novo cais acostável que possa servir ao carregamento de minérios e para carga geral, a construção de uma estacada para batelões, aquisição de material flutuante e equipamento do cais, a instalação de alguns milhares de trabalhadores em bairros adequados e a construção de um silo para cereais. Tudo se encontra já em andamento, com projectos elaborados e em alguns casos encomendas feitas, estando a construção do silo (para 20:000 toneladas) já adjudicada.

Com estas obras se espera melhorar o aproveitamento dos cais actuais e aumentar a capacidade do porto de forma a permitir dar vazão ao incremento do tráfego, nacional e internacional, que se prevê.

17. No que respeita ao porto de Moçâmedes, prepara-se a construção de um cais acostável com os projectos já devidamente aprovados e seu apetrechamento. Ficará assim este porto pronto para servir o caminho de ferro de Moçâmedes e as regiões do Sul de Angola cujo desenvolvimento se espera e este plano ajuda a promover.

18. Considerou-se também necessário prever a aquisição de algum

material de transporte fluvial para serviço no troço do rio Cunene compreendido entre os rápidos de Iacavala e os da Matala e de fazer algumas obras a jusante de Capelongo, com o fim de melhorar as condições da navegabilidade.

19. Inscreveu-se a dotação para a conclusão das obras e apetrechamento do aeroporto de Luanda, que ficará dentro em breve pronto para o tráfego aéreo internacional, assim como para os aeródromos das mais importantes cidades e vilas, alguns dos quais, como o de Vila Luso, têm grande importância como pontos de recurso para a navegação aérea transcontinental.

20. Como foi julgado indispensável para os interesses das províncias ultramarinas e para a própria execução destes planos a criação de um banco de fomento para o ultramar, a província de Angola participará na sua constituição.

21. Terminaram com estas rubricas os empreendimentos englobados no plano. Tudo o mais ficará como até aqui a cargo do orçamento ordinário e tabela de despesa extraordinária, com os serviços normais para executar. Algumas obras portuárias e de hidráulica de pequena envergadura, abastecimentos de água, obras de saneamento, moradias, construções hospitalares e campanhas sanitárias, edifícios e monumentos, estradas e pontes, instalações de serviços, investigação científica e actividade cultural, fomento arborícola, pecuário, agrícola, piscícola, industrial e mineiro, levantamentos topográficos e muitas outras e diversas actividades não serão descuradas: a sua execução prossegue, sem necessidade de serem incluídas num plano especial.

22. Desta maneira, o plano da província será:

		Contos
1) Aproveitamento de recursos e povoamento:		
1) Rega e enxugo do vale do Cunene ...	469:000	
2) Preparação de terrenos no vale do Cunene, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira	511:000	
3) Estudos para a rega do vale do Cuanza	10:000	
<i>A transportar</i>		<u>990:000</u>

Contos

Transporte 990:000

- 4) Aproveitamento hidroeléctrico das Mabubas, no Dande 107:000
- 5) Aproveitamento hidroeléctrico do Biópio, no Catumbela 136:000
- 6) Aproveitamento hidroeléctrico da Matala, no Cunene 179:000
- 7) Prospekção geológico-mineira 32:000

1.444:000

B) Comunicações e transportes:

- 1) Continuação do caminho de ferro de Luanda até ao Lur e seu apetrechamento 204:000
- 2) Continuação do caminho de ferro de Moçâmedes para leste até Cuana-vale, incluindo a ponte sobre o Cunene, e o seu apetrechamento 950:000
- 3) Apetrechamento do porto de Luanda 20:000
- 4) Porto de Lobito (cais, equipamentos e silo) 126:000
- 5) Porto de Moçâmedes 90:000
- 6) Transportes fluviais no Cunene 10:000
- 7) Aeroporto de Luanda 12:000
- 8) Outros aeródromos 20:000

1.432:000

C) Participação no capital do Banco de Fomento do Ul-tramar 20:000

Total da despesa 2.896:000